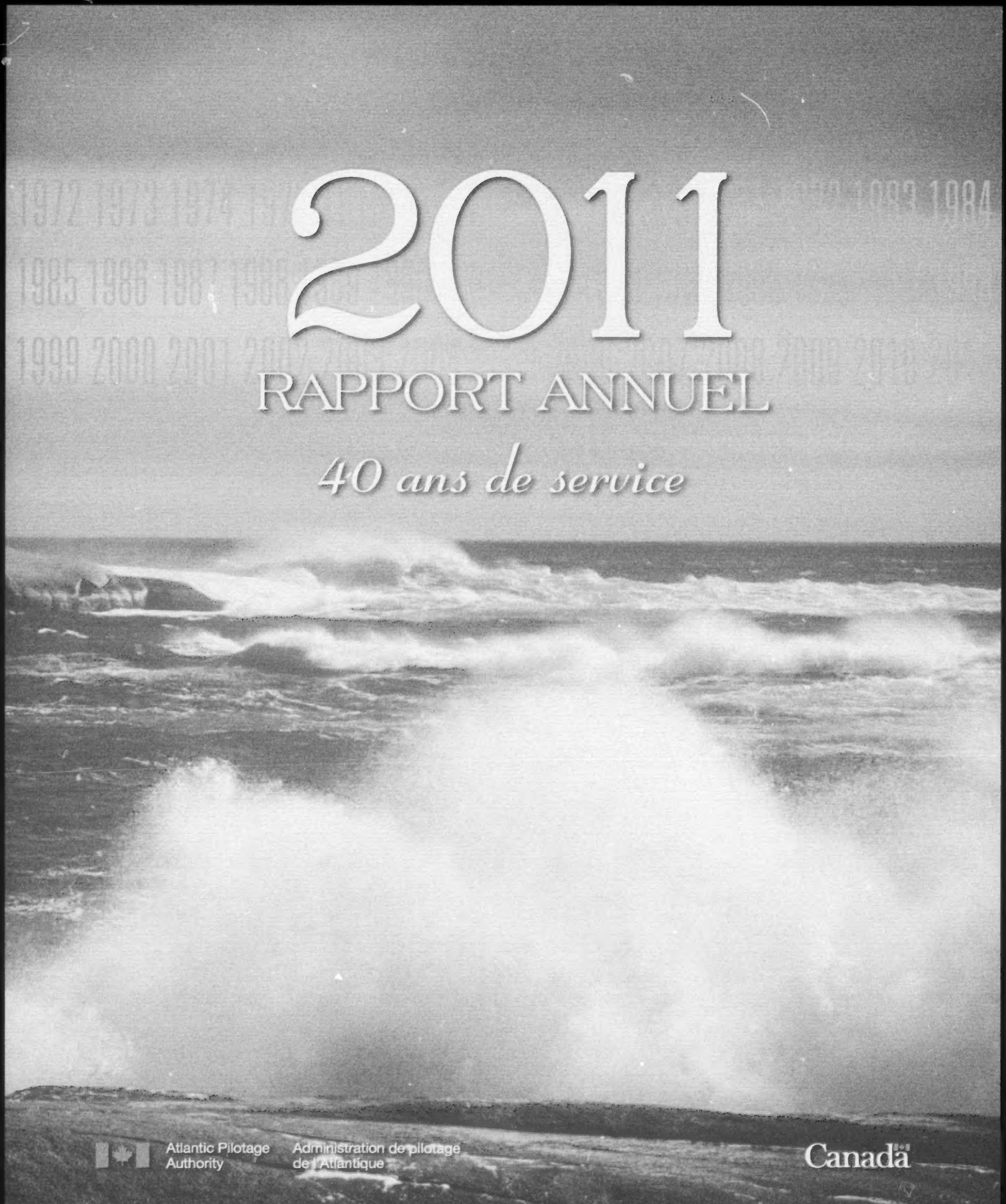

1972 1973 1974
1985 1986 1987
1999 2000 2001
1983 1984
2011
RAPPORT ANNUEL
40 ans de service
Atlantic Pilotage Authority
Administration de pilotage de l'Atlantique
Canada

Administrateurs, direction et équipe de gestion en 2011

De gauche à droite : La direction et l'équipe de gestion en caractères bleus

Elizabeth Stewart, *administratrice des ressources humaines*
Capitaine Edward Anthony, *représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.*
Capitaine Alan Stockdale, *représentant des pilotes, Halifax, N.-É.*
Peter MacArthur, CMA, *chef des affaires financières*
William Rooney, *représentant du secteur public et vice-président, Morell, Î.-P.-É.*
Jim Stoneman, *représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.*
Brian Bradley, MBA, CGA, *contrôleur*
John Griffin, *gestionnaire des opérations*
Capitaine Anthony McGuinness, *chef de la direction*
Martin Karlsen, *représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.*
Alisa Aymar, CGA, *représentante du secteur public, Saulnierville, N.-É.*
Tom Calkin, B.Sc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC, *président, Falmouth, N.-É.*
Elaine Lockhart, *adjointe administrative*

Mandat, mission et vision

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs d'une façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

Conception : Colour; Traduction : Traductions F. Orvoine ; Impression : Maritime Digital Colour

Siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K1
Tél. 902.426.2550; téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

Membres de l'Administration en 1972

De gauche à droite : Thomas H. Goodyear; William R. Anderson; Douglas T. Himmelman, vice-président; Mme Sharon Keddy, secrétaire de direction; A.D. Latter, président du Conseil; Frederick W. Russell; Francis L. Quinn; Arthur G. Sullivan.

« Les choses ont bien changé depuis 1972... »

Le 1er février 2011, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a entamé sa 40e année d'existence. Nous avons tenu à souligner ce jalon en demandant aux capitaines Robert Power, 1973-1997 (ci-dessous à gauche) et Peter Cunningham, 1988-2008 (à droite) d'évoquer pour vous la « façon dont les choses se passaient alors ».

Ils nous parlent dans ce rapport du temps où ils ont été au service de l'Administration, du chemin parcouru depuis et des nombreux aspects du métier de pilote qui sont tout aussi importants qu'autrefois.

Table des matières

Message du Président et du Chef de la direction 1
Revue de l'année 2011 2
Orientation stratégique 2
Aperçu financier 6
Zones de pilotage obligatoire 9
Perspectives pour l'avenir – 2012 et au-delà 10
États financiers 11

Message du Président et du Chef de la direction

Le 7 mars 2012

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C – 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) pour 2011.

L'Administration, qui en est à sa 41e année d'existence, a atteint une fois de plus l'objectif d'autonomie financière qu'elle s'était donné. Les affectations de bateaux sont demeurées relativement constantes, et ce, en dépit de la profonde récession planétaire dont les effets continuent de se faire sentir sur le transport maritime mondial.

Des changements considérables, reliés à la planification des escales dans certains de nos principaux ports d'escale, ont été observés pendant l'année. Cette volatilité a donné encore plus d'importance aux consultations que l'Administration mène avec les parties prenantes dans toute la région de l'Atlantique, et elle a permis à ces intéressés d'avoir leur mot à dire sur les niveaux de service, les problèmes opérationnels et les tarifs de pilotage dans chaque port. L'Administration tient à maintenir cette relation mutuellement avantageuse avec les parties prenantes de façon à leur offrir, comme elles le demandent, un service de pilotage sûr, efficace et ponctuel à un prix juste et raisonnable.

Pendant l'année, les pilotes de l'Administration ont effectué 9 090 affectations dont 99,9 pour cent se sont déroulées sans incident.

L'Administration poursuit son programme de remplacement des bateaux-pilotes. La construction de deux nouveaux navires a été entreprise pour de bon à la fin du printemps 2011. Le premier doit être livré d'ici avril 2012 au port d'Halifax où il remplira les fonctions de bateau-pilote principal. Le deuxième est attendu dans le port de Saint John en automne 2012.

Belledune, au Nouveau-Brunswick, s'attend à ce que son trafic maritime augmente. Un examen selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) a donc été entrepris afin de déterminer si le pilotage, qui n'est pas obligatoire dans ce port, devrait l'être. Fin 2011, le conseiller chargé de mener cet examen selon la MGRP a remis au Conseil de l'Administration un rapport dont les recommandations sont en cours d'étude.

L'Administration et ses parties prenantes du Canada atlantique au complet ont procédé pendant l'année à un examen rigoureux des règlements de l'Administration. Vingt-quatre modifications ont été soumises au Conseil; elles tiennent compte des changements et des défis qui attendent l'Administration au 21e siècle.

Les recommandations MGRP concernant la rivière Ste-Croix et le port de Bayside, au Nouveau-Brunswick, demeurent assujetties au processus réglementaire.

L'Administration continue d'examiner et d'appuyer, au besoin, les améliorations apportées aux aides à la navigation. Nous soutenons le déploiement stratégique, dans les grands ports, de bouées météorologiques servant à transmettre des renseignements essentiels sur les conditions météorologiques et l'état de la mer. Nous envisageons d'équiper nos pilotes de tablettes électroniques pour fournir une aide à la navigation et communiquer sous une forme électronique les détails des affectations. Ces initiatives devraient contribuer à accroître la sécurité de la navigation dans les eaux de l'Atlantique. Les améliorations apportées en interne à notre équipement et à nos programmes continuent de profiter à tous les utilisateurs, qui peuvent ainsi obtenir rapidement et facilement des renseignements utiles.

En plus de superviser l'orientation stratégique de l'Administration, les membres du Conseil participent toujours activement à l'instauration de pratiques de gouvernance d'entreprise efficaces. De concert avec la direction, ils mettent l'accent sur la gestion des risques et encadrent avec diligence le contrôle financier et opérationnel.

Nous avons une fois encore le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique fournit comme à son habitude un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique qui soit, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

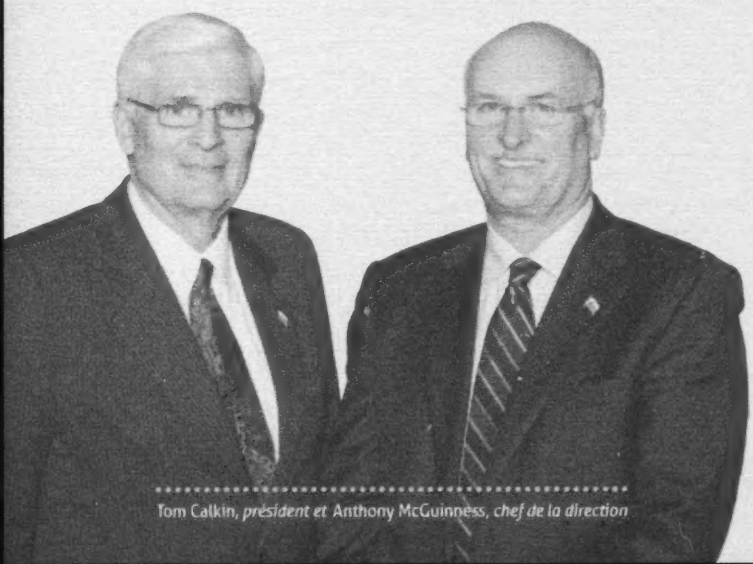
Le chef de la direction,

Anthony McGuinness

Le président,

Tom Calkin

Tom Calkin, BSc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC



Tom Calkin, *président* et Anthony McGuinness, *chef de la direction*

Revue de l'année 2011

Orientation stratégique

Le Conseil d'administration a retenu comme priorités stratégiques pour l'Administration les six domaines que voici :

- Gouvernance
- Protection de l'environnement
- Qualité du service
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines

Gouvernance

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est l'une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la Loi, l'Administration a reçu pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Le conseil d'administration (le « Conseil ») de l'APA se compose d'un président à temps partiel et d'au plus six membres – deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil, et ce dernier répond de sa gestion au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration et sa gouvernance. Il dispose ainsi d'une structure et d'un processus adéquats pour surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration afin qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'intendance de l'Administration et le fonctionnement du Conseil font l'objet d'une révision constante et des changements y sont apportés au besoin.

En 2007, le Conseil a mené un processus de planification de l'orientation afin de fournir à l'Administration un plan stratégique à plus long terme que celui offert par le plan directeur sur cinq ans. L'Administration revoit et met à jour le plan chaque année.

« Ce qui a surtout changé au fil des ans? L'électronique et les communications, à coup sûr. Au début, nous avions des radios VHF à trois fréquences. Maintenant, la navigation se fait uniquement par satellite. Avant, quand le brouillard était épais, nous jetions l'ancre jusqu'à ce qu'il se dissipe. Aujourd'hui, cela ne nous empêche pas de sortir en mer. La technologie des communications nous permet de travailler dans des conditions bien plus sécuritaires. »

Protection de l'environnement

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner les changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si l'on détermine qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, qui est élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, a recours à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie avec succès de la MGRP à plusieurs reprises afin de déterminer les risques inhérents aux conditions changeantes. En 2011, elle a demandé à un tiers indépendant de faire un examen selon la MGRP du port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, qui avait enregistré de nombreux mouvements de navires commerciaux. Ce tiers a présenté un rapport et des recommandations au Conseil à la fin de 2011.

L'Administration et ses pilotes s'intéressent vivement à la sécurité et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou d'un changement de trafic dans un port. Les ports et l'industrie demandent souvent l'avis de l'Administration et des pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John au sujet de la conception et de l'emplacement du nouveau terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le port. Au Cap-Breton, les pilotes ont donné leur avis sur le dragage du port de Sydney en prévision d'un projet de terminal pour conteneurs. Les pilotes d'Halifax ont conçu, en collaboration avec l'Administration portuaire d'Halifax et l'Halifax/Dartmouth Bridge Commission, un système de tirant d'air qui utilise des données GPS pour assurer la navigation sécuritaire des porte-conteneurs post-Panamax sous les ponts portuaires.

Qualité du service

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de rendre compte de l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2011, elle a assisté à des réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dans chacun des ports suivants : Saint John (N.-B.); Halifax et Canso (N.-É.); et St. John's, et baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres réunions ont également eu lieu avec la Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu en tout 13 réunions consultatives pendant l'année. En outre, des représentants de la direction et des pilotes ont assisté à de nombreuses rencontres tenues par des intéressés dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu son assemblée publique annuelle à Halifax (N.-É.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2010 et son orientation stratégique aux participants et autres intéressés. Lors de cette assemblée, un hommage a été rendu aux lignes maritimes qui desservent depuis longtemps le port d'Halifax. L'Administration tiendra ses prochaines assemblées publiques annuelles dans différents endroits des provinces de l'Atlantique.

L'Administration a continué à faire des investissements à long terme pour améliorer la qualité du service qu'elle assure. Deux bateaux-pilotes rapides ont été mis en service dans la baie Placentia (T.-N.-L.) en 2007. En 2011, l'Administration a entrepris la construction de deux autres bateaux-pilotes destinés aux ports d'Halifax et de Saint John. Ces navires devraient entrer en service en 2012. L'APA surveille toujours les opérations dans tous les districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques afin de fournir des renseignements plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, avec le soutien de l'industrie et des organismes gouvernementaux.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations ne le montre. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Des retards peuvent se produire les rares fois où le trafic est trop élevé. Comme cela coûterait beaucoup trop cher aux clients du port d'embaucher du personnel, l'Administration collabore avec chaque port pour composer avec ces quelques périodes de pointe. De 2008 à 2011, elle a notamment embauché à Halifax un pilote retraité pour un contrat de courte durée au plus fort de la saison des croisières en raison du trafic élevé pendant ce laps de temps relativement bref.

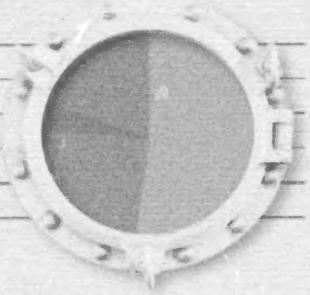
Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce, en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant. Le retard dans l'exécution d'une affectation était la raison invoquée le plus souvent. Dans certains cas, le retard est causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou l'indisponibilité des services portuaires tels que ceux des remorqueurs.

En 2011, l'Administration a reçu 33 plaintes, tous motifs confondus, sur un total de 9 090 affectations. Cela signifie que 99,6 % des affectations ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans le nombre d'affectations indiqué plus haut, y compris celles qui portaient sur des retards n'ayant pas été causés par l'Administration.

En 2011, 96,8 % des affectations ont commencé dans l'heure suivant celle qui était prévue dans la demande, comparativement à 96,6 % en 2010. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2011, 52,1 % des retards ont été causés par les navires (61,1 % en 2010) et 24,6 % (16,6 % en 2010) ont été imputables aux conditions météorologiques et aux circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration. Dans 23,3 % des retards (22,3 % en 2010), la cause principale était le manque de pilotes ou l'indisponibilité des bateaux-pilotes. La moyenne des retards était de 2,4 heures, contre 1,8 heure en 2010. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 3,2 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

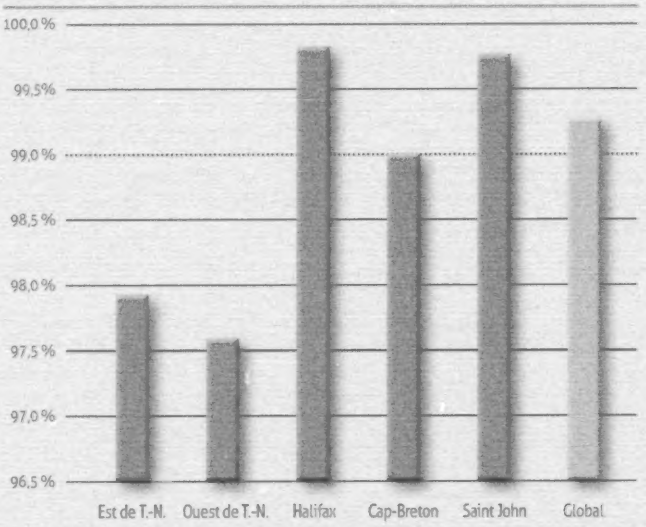
Retards dans les affectations par catégorie, en 2011

Navire	52,1 %
Temps et autres motifs	24,6 %
Pilote	19,1 %
Bateau-pilote	4,2 %
Total	100 %



La norme de service de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99 % des affectations (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration). Cette norme a été dépassée en 2011, les services de pilotage ayant été fournis à temps pour 99,26 % des affectations (99,25 % en 2010). L'Administration applique aussi cette norme à chaque district ou port. En 2011, l'est et l'ouest de Terre-Neuve-et-Labrador n'ont pas respecté la norme (97,9 % et 97,6 % respectivement). Le tableau qui suit montre les résultats pour chaque port ou district.

Pourcentage des affectations sans retards de pilotage, en 2011



Incidents de transport maritime en 2011

Les pilotes de l'Administration ont rapporté en 2011 cinq incidents de transport maritime, tous mineurs, qui sont décrits ci-dessous :

Type d'incident	*2011*	*2010*
Contact avec un quai	**5**	7
Autre	**0**	1
Total pour l'année	**5**	8

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,94 % des 9 090 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que les tarifs de pilotage doivent être établis de sorte que l'Administration puisse exploiter son service de manière autonome sur le plan financier, et que les tarifs doivent être équitables et raisonnables. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales pour tous les ports. L'objectif visé est l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement des ports. L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à une augmentation du tarif.

En 2011, l'Administration a modifié son tarif dans quatre zones de pilotage obligatoire : Saint John (N.-B.); et Halifax, détroit de Canso et Sydney (N.-É.). Tous les droits dans les autres zones de pilotage obligatoire et non obligatoire sont restés les mêmes.

Au cours des dernières années, certains ports ont connu une grande volatilité des activités et des recettes, en particulier dans le détroit de Canso où le trafic a diminué. Dans les ports d'Halifax et de Saint John, l'Administration a beaucoup investi pour répondre aux exigences des clients qui demandaient des niveaux de service adéquats. Le nombre de pilotes a été augmenté dans les deux ports ces dernières années et on a entrepris en 2011 la construction d'un nouveau bateau-pilote pour chaque port. Celui de Sydney possède un bateau-pilote appartenant à l'Administration et la baie Placentia (T.-N.-L.) dispose de deux bateaux-pilotes modernes. Ces ports absorbent des coûts d'amortissement plus élevés en vertu des Normes internationales d'information financière (IFRS) que lorsqu'ils étaient engagés selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada avant 2011.

Les changements tarifaires étaient destinés à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en assurant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Technologie

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sûreté du pilotage. Il existe un comité de la technologie pour étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'APA. Ce comité se compose de représentants des pilotes et de la direction.

L'Administration continue à installer des systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin de fournir aux pilotes et aux équipages des informations précises et opportunes. En 2011, l'Administration a équipé la plupart de ses navires d'une technologie de récupération d'homme à la mer. Un nouveau logiciel comptable a été obtenu à la fin de 2010 et installé au début de 2011. En 2011, l'Administration a commencé à concevoir un formulaire électronique qui va permettre de facturer plus efficacement les comptes clients pour l'Administration et ses clients. Cette technologie sera testée en 2012 afin d'en déterminer la faisabilité.

Ressources humaines

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents pour ses postes de pilotes vacants. La liste a expiré fin 2011 et de nouvelles seront établies en 2012.

Un pilote du Cap-Breton a pris sa retraite en 2011 et n'a pas été remplacé. L'activité des navires a baissé dans cette région au cours des dernières années et l'Administration va surveiller l'endroit afin de s'assurer qu'elle maintient un niveau de service acceptable avant de décider si elle va remplacer ce pilote. Le personnel administratif a diminué, les postes étant rajustés dans un souci d'efficacité. Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

*Nombre d'employés**	*2011*	*2010*	*2009*
Pilotes employés	**45,0**	46,0	45,0
Bateaux-pilotes	**14,0**	14,0	14,0
Cadres et personnel administratif	**9,5**	10,0	10,0
Affectateurs	**6,0**	6,0	6,0
Total	**74,5**	76,0	75,0
Pilotes contractuels	**13,0**	13,0	13,0

** Personnel à temps plein (ou l'équivalent) faisant partie des effectifs au 31 décembre de chaque année.*

« Vous ne savez jamais ce que vous allez trouver à bord d'un bateau. Il arrive que les instruments soient étiquetés dans une langue étrangère et qu'aucun des membres d'équipage ne parle notre langues. Dans ces circonstances, l'accostage d'un navire peut être un travail solitaire et très stressant. »

« Il ne suffit pas de connaître le port, les vents ou les courants de la région. Vous devez savoir comment fonctionne chaque bateau, comment utiliser l'électronique et si elle marche effectivement. La conception de chaque navire et son fonctionnement déterminent la façon dont il réagira en cours de route. Il faut faire beaucoup de calculs pour déplacer un gros navire sur nos eaux et l'accoster en toute sécurité. Nous devons connaître tout cela. »

« J'ai eu une formation sur simulateur, et j'estime que les modèles et la technologie nous aident vraiment à apprendre le métier. Mais je continue de penser que c'est ce qu'il y a à l'intérieur d'une personne qui en fait un « bon pilote ». La formation est très utile, mais il faut à priori savoir composer avec les imprévus et pouvoir se fier à ses connaissances doit déjà être là. Vous devez maîtriser le métier. »

Pilote transféré sur un gros porte-véhicules

Simulation d'un porte-conteneurs quittant le port d'Halifax

Formation

L'Administration planifie la formation en fonction des besoins en matière d'exposition à de nouvelles technologies, de la préparation graduelle des nouveaux pilotes, des cours de mise à niveau des pilotes d'expérience et des nouvelles exigences réglementaires qui sont introduites à l'occasion. Cette formation s'inscrit dans un programme progressif qui est établi avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les pilotes apprentis et ceux qui ont moins d'expérience apprennent sur le tas avec des pilotes expérimentés qui leur servent de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes participent à des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. Des cours de recyclage sont également offerts de temps à autre aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également proposés à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots de croisière.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail, et elle est résolue à collaborer dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour que le milieu de travail soit toujours sûr et sain. Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2011, et huit des problèmes qu'il a soulevés ont été réglés avant la fin de l'année.

Examen spécial

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration, comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'APA l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et pratiques de l'APA. La plupart des recommandations contenues dans le rapport ont été suivies, notamment la mise sur pied d'un processus efficace de gestion des risques, des améliorations dans la gouvernance et l'émission de brevets de pilotes pour les zones de pilotage non obligatoire. Des améliorations ont été apportées à la sécurité des bateaux-pilotes, entre autres en installant des caméras, des rambardes plus sécuritaires et des systèmes d'alarme. Pour ce qui est de l'évaluation des pilotes, l'Administration se propose d'instaurer ce programme en 2012.

Vérification interne

Début 2011, l'Administration a reçu les résultats d'une vérification interne portant sur l'entretien de ses navires et mis en œuvre les recommandations. Une autre vérification interne, amorcée plus tard dans l'année, consistera à examiner la planification de la continuité des opérations de l'APA. Les résultats définitifs et les recommandations de cette vérification sont attendus en 2012.

« Avec leur poussée à 360°, les remorqueurs modernes sont une bénédiction du ciel. Vous connaissez votre marge de manœuvre et pouvez les diriger exactement là où il faut. Grâce à eux, il est beaucoup moins stressant qu'avant d'accoster un gros bateau. »

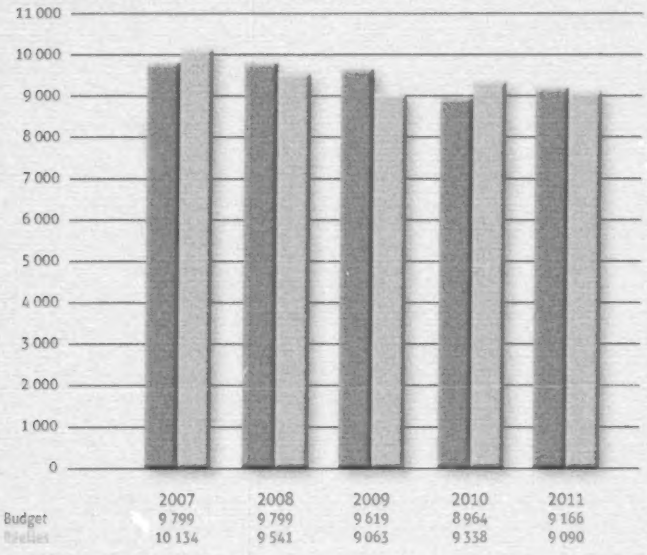
APERÇU FINANCIER

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a connu en 2011 un excellent exercice. Le trafic a légèrement diminué par rapport à 2010, mais le nombre d'affectations s'est maintenu à 1 % du niveau budgété.

Les budgets, qui sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration, reposent sur des prévisions du trafic des navires pour l'année suivante. La direction se réunit à plusieurs reprises avec les parties prenantes afin de discuter des questions financières et de service, notamment des exigences tarifaires.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les navires battant pavillon étranger composent l'essentiel des embarcations desservies par l'Administration; en 2011, les navires étrangers ont représenté 76 % du trafic et généré 77 % des recettes. L'Administration a enregistré 9 090 affectations de pilotage durant l'année, soit 76 affectations (0,8 %) de moins que prévu. Le nombre réel des affectations a diminué de 248 (2,7 %) par rapport à 2010.

Affectations de pilotage prévues et réelles – 2007-2011



Le tableau à droite montre une ventilation des affectations par principale catégorie en 2011, par rapport aux deux années précédentes. Globalement, le nombre total des affectations est légèrement inférieur à celui de 2010 mais il correspond à celui de 2009.

Le trafic des conteneurs est demeuré relativement constant ces trois dernières années, sauf à Halifax (N.-É.), où il y a eu 81 affectations de moins qu'en 2010, et à Saint John, (N.-B.), qui en a eu 40 de plus. La catégorie Cargo, qui comprend le fret en vrac, les cargaisons sèches et les expéditions diverses ainsi que les navires-rouliers et qui a le plus pâti de la récession, a poursuivi sa reprise en 2011, les affectations ayant augmenté de 9 % et 27 % par rapport à 2010 et 2009, respectivement.

La baisse du trafic des pétroliers enregistrée ces dernières années s'explique de plusieurs façons. Le port d'Halifax a vu son activité diminuer de 28 % pour deux raisons principales. Tout d'abord, environ 15 % du recul est imputable à l'attribution des brevets aux capitaines d'un petit pétrolier au cours de la deuxième moitié de 2010. Le navire a effectué plus d'une centaine de déplacements avec pilotes dans le port en 2009 et 2010, tandis que les capitaines brevetés ont fait naviguer le bateau sans pilotes en 2011. La deuxième raison principale tient à une entente de marketing entre compagnies pétrolières ayant permis à la raffinerie d'Halifax de vendre à toutes les marques, de sorte que les autres sociétés n'ont pas eu besoin d'acheminer leur pétrole jusqu'au port. Le détroit de Canso a vu le nombre d'affectations de pétroliers diminuer de 24 % pendant la même période par suite d'une baisse du raffinage sur la côte Est des États-Unis. Il s'agit du marché principal pour les installations de transbordement dans cette région.

La catégorie « Autre » ci-dessous inclut un certain nombre de sources d'activité moins importantes pour l'Administration, comme des bateaux de pêche, des plateformes pétrolières, des navires ravitailleurs, des navires de recherche océanographique ainsi que des dragueurs, des remorqueurs et des barges. La variation dans cette catégorie est due à des fluctuations dans les affectations de navires hauturiers de ravitaillement. Le nombre d'affectations a été de 135 en 2009, puis il est passé à 290 en 2010 pour redescendre à 113 en 2011. Ce recul s'explique par le fait que les capitaines de navires de ravitaillement dans le port de St. John's ont obtenu leur brevet de pilotage et ont donc été en mesure de piloter leurs propres navires. À St. John's, le nombre d'affectations de navires hauturiers de ravitaillement est passé de 253 en 2010 à 58 en 2011. Les affectations de remorqueurs et les barges, qui ont compté pour 48 % de l'activité en 2011 (38 % en 2010 et 43 % en 2009), représentent le principal segment dans cette catégorie.

Affectations – 2009-2011

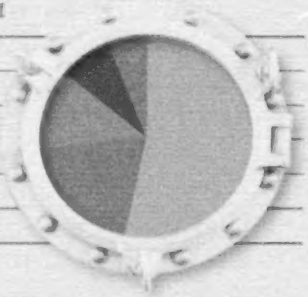
	2011		2010		2009	
	Assignments	%	Assignments	%	Assignments	%
Pétrolier	**3 621**	**40**	3 873	42	4 015	44
Cargo	**2 373**	**26**	2 177	23	1 892	21
Porte-conteneurs	**1 313**	**14**	1 332	14	1 321	15
Autre	**1 179**	**13**	1 294	14	1 194	13
Paquebot de croisière	**604**	**7**	662	7	641	7
Total	**9 090**	**100**	9 338	100	9 063	100

Les affectations de pétroliers ont représenté 40 % du trafic en 2011 mais 53 % des recettes de l'Administration (55 % en 2010 et 57 % en 2009). Ces navires ont tendance à être plus gros que la moyenne et rapportent davantage que les autres bateaux. Dans certains ports qui dépendent surtout des pétroliers, comme celui de Canso (N.-É.) et de la baie Placentia (T.-N.-L.), les exigences de pilotage posent un défi plus grand en raison de la distance et du temps passé avec un pilote, ce qui engendre des coûts plus élevés que dans les autres ports pour fournir le service demandé. Les tarifs moyens sont également plus élevés dans ces ports.

« Le moment le plus effrayant? Le 5 mars 1982. La plateforme pétrolière Zapata Scotian s'est détachée dans le port d'Halifax et a commencé à dériver. Si ce n'avait été des réflexes rapides des pilotes de l'APA et de quelques exploitants de remorqueurs, Halifax aurait perdu un pont! »

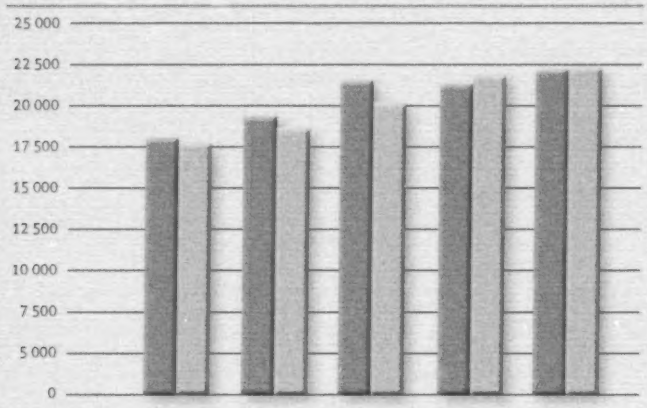
Recettes, par type de navire – 2011

Pétrolier	53,1 %
Cargo	20,0 %
Porte-conteneurs	12,7 %
Autre	8,2 %
Paquebot de croisière	6,0 %
Total	100 %



Pour 2011, les recettes de l'Administration ont été de 78 000 dollars ou 0,4 % de plus que prévu. Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et prévues au budget pour les cinq dernières années.

Les recettes réelles et prévues au budget 2007-2011 *(en milliers de dollars)*



	2007	2008	2009	2010	2011
Budget	17 161	18 687	21 135	20 942	21 961
Réelles	16 864	17 956	19 648	21 584	22 039

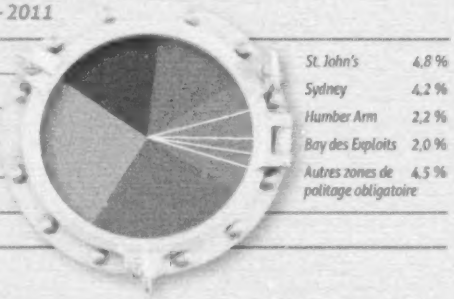
L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle tire de ces ports 96,7 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

Recettes tirées des zones de pilotage obligatoire

En 2011, l'Administration a tiré 82 % de ses revenus de quatre grandes zones de pilotage obligatoire. Le port d'Halifax est celui qui a rapporté le plus, soit 26,1 % des recettes totales, suivi de la baie Placentia, de Saint John et de Canso avec, respectivement, 24,8 %, 17 % et 14,4 % des rentrées. Les 17,7 % de recettes restantes ont été générés par les autres zones de pilotage obligatoire, St. John's venant en tête. Le tableau ci-dessous est une représentation graphique de la contribution des ports aux recettes.

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2011

Halifax	26,1 %
Baie Placentia	24,8 %
Autre	17,7 %
Saint John	17,0 %
Canso	14,4 %
Total	100 %



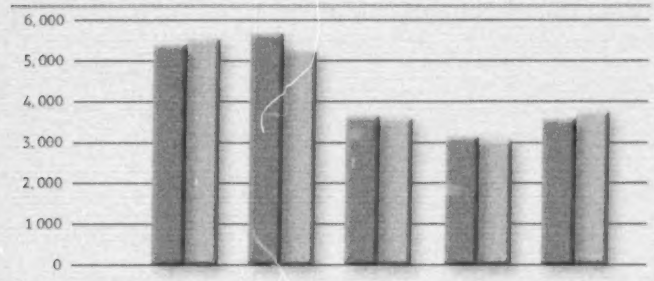
Trois des quatre grandes zones ont enregistré des recettes inférieures aux prévisions, celle d'Halifax étant la seule à avoir fait mieux que prévu. À Halifax, les rentrées ont été de 2,9 % supérieures aux prévisions, le trafic ayant été un peu plus important que prévu. L'augmentation du trafic du fret par rapport aux prévisions compense une année décevante pour celui des porte-conteneurs et des pétroliers à Halifax. À Saint John, les recettes ont été de 0,5 % inférieures aux prévisions même si le trafic a été de 6,2 % plus bas que prévu, en raison surtout des recettes supérieures aux attentes tirées des porte-conteneurs qui ont compensé les baisses enregistrées ailleurs. Les recettes de la baie Placentia ont été de 7,2 % inférieures aux prévisions, le manque à gagner s'expliquant avant tout par la fermeture prolongée d'une raffinerie pour cause de maintenance. Les rentrées générées par le détroit de Canso ont été de 2 % inférieures aux prévisions en raison d'une baisse des expéditions pétrolières.

« Il faut être prêt à tout. Quand vous sortez de la maison le matin, vous n'avez aucune idée de ce que vous allez piloter l'après-midi. C'est l'aventure assurée. J'ai piloté de tout, depuis un Hydrofoil qui faisait 55 nœuds, un sous-marin submergé et un destroyer jusqu'à des cargos et de gros navires. Il n'y a pas deux jours pareils. »

Terminal Pugsley, Saint John (N.-B.), au début des années 1970 (à gauche) et maintenant (à droite).

Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et prévues au budget par zone de pilotage obligatoire en 2011.

Recettes réelles et prévues au budget dans les zones de pilotage obligatoire – 2011 *(en milliers de dollars)*

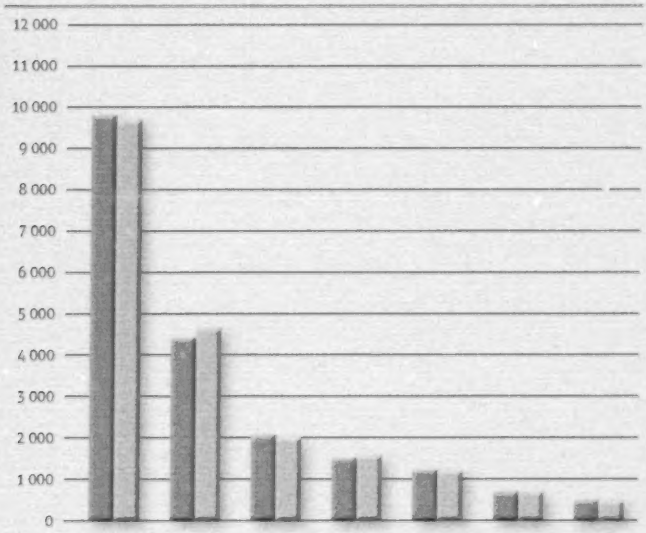


	Halifax	Baie Placentia	Saint John	Canso	Autres
Budget	5 389	5 688	3 637	3 132	3 573
Réelles	5 543	5 276	3 618	3 068	3 753

Bien que les affectations de pilotage aient été inférieures de 0,8 % aux prévisions, l'Administration a dépensé 0,7 % de plus que prévu. Les seules catégories ayant enregistré un important écart défavorable par rapport aux prévisions ont été les charges d'exploitation des bateaux-pilotes, qui incluent l'augmentation du coût du carburant, et les salaires du personnel administratif, qui comprennent des changements non prévus dans les prestations de départ des employés.

Le tableau qui suit montre les dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2011, exprimées en milliers de dollars.

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget – 2011 *(en milliers de dollars)*



	Salaires, honoraires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Pilot Boat Crewing Costs	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux
Budget	9 818	4 404	2 074	1 530	1 231	690	493
Réelles	9 705	4 670	2 018	1 587	1 228	693	480

L'Administration a prévu une marge bénéficiaire de 6,3 % sur les recettes de pilotage pour 2011 (compte non tenu des recettes tirées du supplément pour le remplacement des bateaux-pilotes). Comme les dépenses ont été plus élevées que prévu, les résultats réels ont reflété une marge bénéficiaire de 6 % sur les recettes de pilotage (compte non tenu des recettes tirées du supplément pour le remplacement des bateaux-pilotes).

Le budget d'immobilisations de l'Administration pour 2011 s'élevait à 4 500 000 dollars. Les dépenses réelles pour l'exercice ont été de 2 760 000 dollars. Cet écart tient avant tout à la planification du projet de construction des bateaux-pilotes. Les coûts, qui devaient être engagés en 2011, le seront à présent en 2012. L'Administration a aussi dépensé plus que prévu pour le radoub et l'équipement des bateaux-pilotes. Étant donné les besoins de l'exploitation, il a fallu acheter de l'équipement de rechange supplémentaire afin de réduire le temps d'inutilisation des bateaux-pilotes. Enfin, l'Administration a été avisée en 2011 que le bureau des pilotes de Saint John ne serait plus disponible, l'édifice devant être démoli pour permettre d'aménager une nouvelle gare maritime pour paquebots de croisière. L'Administration a dû ajouter une dépense non prévue sous le poste Quais et structures afin de fournir aux pilotes un nouveau bureau.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget pour 2011.

Dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget – 2011 *(en milliers de dollars)*

	Budget	Réelles
Construction ou achat de bateaux-pilotes	4 000	2 024
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	416	538
Quais et structures	20	113
Matériel informatique et de communications	29	31
Améliorations locatives	20	5
Logiciel	15	49
	4 500	2 760

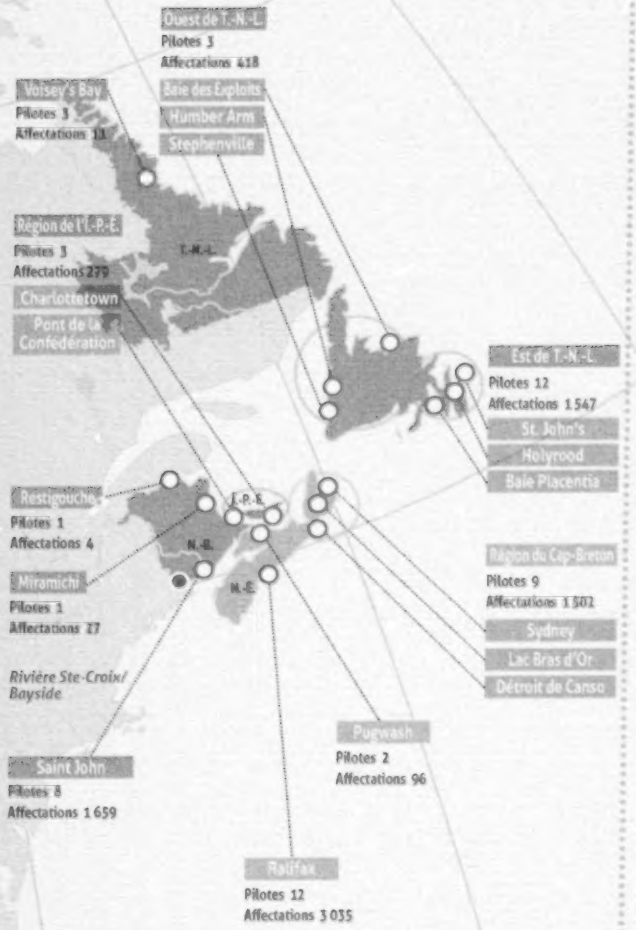
« Cela exige beaucoup d'efforts et d'années pour devenir capitaine. Il faut passer 48 mois en mer avant de pouvoir faire le premier examen pour être deuxième lieutenant. Il faut ensuite attendre 12 mois pour les examens de premier lieutenant et 12 mois pour ceux de chef de bord. Sans compter les 15 à 16 années requises pour devenir capitaine. »

APA n° 2 en service à Sydney (N.-É.)

« Les choses étaient bien différentes avant 1972. Peu de bateaux étaient équipés d'un radar après la Seconde Guerre mondiale. Les pilotes avaient l'habitude d'utiliser des sondeurs.

Quand je suis devenu pilote, une partie de l'examen consistait à dessiner de mémoire le plan d'un port – avec les profondeurs et les risques pour la navigation. Si vous arriviez à le faire, vous connaissiez le port comme votre poche. Parfois, cette connaissance permettait d'éviter la catastrophe et d'amener un bateau en toute sécurité au port. »

Zones de pilotage obligatoire



« Imaginez que vous êtes en train de grimper sur une échelle en corde par temps venteux et pluvieux, que le bateau-pilote se déplace et que l'échelle est accrochée à un énorme porte-conteneurs. C'est ce à quoi les pilotes sont confrontés tous les jours lorsqu'ils montent à bord de navires. Il est difficile de se hisser sur le pont et encore plus dur d'en redescendre car les bateaux tanguent, et vous devez regarder par-dessus votre épaule pour déterminer quand – et où – vous allez sauter sur le bateau-pilote. Si vous ratez votre coup, c'est le plongeon assuré. »

Région desservie

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire. Elle a recommandé que le secteur de la rivière Ste-Croix et de Bayside (N.-B.), qui en est toujours au stade réglementaire, devienne une zone de pilotage obligatoire. Ce port a été indiqué sur la carte à titre de zone proposée en vue du pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné d'autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, ces zones figurent sur la carte en tant que zones de pilotage facultatif. L'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

Affectations sans incident en 2011 : **99,94 %**

Données provenant des zones de pilotage obligatoire

	Affectations		
	2011	2010	2009
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**1 659**	1 669	1 631
Miramichi	**27**	14	19
Restigouche	**4**	21	26
Terre-Neuve-et-Labrador			
Est de T.-N.-L.			
St. John's	**578**	755	529
Holyrood	**37**	26	28
Baie Placentia	**932**	922	870
Ouest de T.-N.-L.			
Humber Arm	**197**	273	218
Stephenville	**21**	10	19
Baie des Exploits	**200**	113	83
Voisey's Bay	**11**	8	7
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**3 035**	3 223	3 109
Région du Cap-Breton			
Détroit de Canso	**1 102**	1 100	1,248
Sydney	**357**	296	333
Lac Bras d'Or	**43**	36	37
Pugwash	**96**	81	127
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**187**	246	200
Pont de la Confédération	**92**	85	108
Zones de pilotage facultatif	**512**	460	471
Total	**9 090**	9 338	9 063

En 2011, le nombre d'affectations a globalement augmenté de

11,3 % par rapport à 2010

Perspectives d'avenir – 2012 et au-delà

Bateaux-pilotes

L'année 2012 sera marquée par la livraison de deux nouveaux bateaux-pilotes pour les ports d'Halifax (N.-É.) et de Saint John (N.-B.). Au terme d'un processus de sélection rigoureux et transparent, l'Administration a passé un contrat avec ABCO Industries Limited, un chantier naval de Lunenburg (N.-É.), pour la construction des deux navires. Les membres d'équipage et les pilotes disposeront à bord d'une technologie et d'un matériel de sécurité des plus modernes. Le premier bateau, qui sera affecté à Halifax, doit être livré au printemps de 2012. Celui de Saint John est attendu pour l'automne 2012. Les clients des deux ports, qui ont soutenu à fond l'initiative, ont accepté de payer un supplément afin d'aider à défrayer les coûts initiaux pour la conception et la construction des navires.

Le nom du navire d'Halifax n'a pas encore été choisi; à Saint John, les pilotes ont demandé que le leur soit appelé « Captain A. G. » en l'honneur de l'ancien chef de la direction de l'administration du port de Saint John. Le capitaine Soppitt, qui vient de prendre sa retraite, a apporté un soutien inconditionnel aux pilotes de Saint John, et au pilotage en général, tout au long de sa carrière.

Perspectives commerciales

L'activité des pétroliers a ralenti dans trois des principaux ports dans les derniers mois de 2011. À Halifax et à Saint John, ce déclin s'explique par une baisse de la demande d'essence et de mazout imputable à une hausse du prix de ces produits. À Canso, la diminution de l'activité a été plus importante en raison de la fermeture d'une raffinerie sur la côte Est des États-Unis. Cette raffinerie était le principal marché pour le produit transbordé à Point Tupper.

Le trafic des porte-conteneurs à Halifax a aussi chuté de 25 % à la fin de 2011 et au début de 2012 par rapport à la même période l'an dernier. Ce recul tient au fait que certaines compagnies de porte-conteneurs ne font plus escale à Halifax et que d'autres réduisent la fréquence de leur service.

Il y a eu plusieurs développements nouveaux et projets de développement qui devraient se traduire par des activités futures pour l'Administration. La mise en service de la nouvelle mine de potasse près de Sussex va augmenter les exportations transitant par le port de Saint John. La mine, qui devrait être en exploitation d'ici 2015, offrira une capacité d'exportation d'environ 2,5 millions de tonnes par année. Il s'agit d'une augmentation considérable par rapport à la capacité actuelle d'un million de tonnes.

Dans la baie Placentia (T.-N.-L.), l'usine de traitement de nickel qui est en cours de construction à Long Harbour devrait être achevée en 2013. Il y a eu certains mouvements de remorqueurs et de barges pendant la construction, et on s'attend à ce que cette activité continue. Une fois la construction terminée, des expéditions auront régulièrement lieu à l'usine. Toujours dans la baie Placentia, un important investissement a été effectué à la raffinerie de pétrole de Come-by-Chance afin de rationaliser la production et d'augmenter l'efficacité.

Le dragage du port de Sydney (N.-É.) a été terminé au début de 2012. Maintenant que le chenal a une profondeur de 17 mètres, Sydney va pouvoir attirer des navires plus gros; le port s'attend à recevoir davantage de navires charbonniers et devrait construire à plus long terme un terminal à conteneurs. La planification du nouveau terminal à conteneurs à Melford, dans le détroit de Canso, se poursuit et l'exploitation devrait débuter en 2015.

De nombreux ports s'efforcent vraiment de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Halifax, Saint John, Charlottetown, St. John's et Sydney poursuivent leurs efforts de marketing afin de promouvoir la région de l'Atlantique comme destination de croisière. La saison 2012 devrait être meilleure qu'en 2011.

L'Administration attend toujours une réponse à son projet visant à faire du secteur de la rivière Ste-Croix et du port de Bayside, au Nouveau-Brunswick, une zone de pilotage obligatoire. La proposition doit être examinée plus à fond, car des eaux internationales pourraient être visées. Comme il n'y a guère de trafic dans la région, on ne s'attend pas à ce que la nouvelle zone ait des répercussions financières ou opérationnelles importantes pour l'Administration.

Tarifs

Après avoir examiné le rendement de chaque port, l'Administration a proposé que des ajustements tarifaires soient appliqués à cinq d'entre eux en 2012, ce qui devrait représenter une augmentation globale de 1,2 % de ses rentrées. Cette augmentation devait être initialement de 1,4 %, mais elle a été réduite du fait que l'entrée en vigueur du tarif, qui était prévue pour le 1er janvier 2012, a été reportée au 2 mars 2012. Le supplément pour les bateaux-pilotes perçu à Halifax et à Saint John pour financer le coût de conception et de construction initiale des nouveaux bateaux-pilotes a expiré à la fin de 2011.

L'Administration a examiné les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer où il serait possible de faire des économies en réduisant le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le service est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus en l'état afin d'éviter une baisse de la qualité du service. L'APA a tenu compte de leurs exigences pour établir les tarifs.

« Un jour, je faisais entrer un gros porte-conteneurs dans le port à sept nœuds quand un fusible a sauté et tout a lâché. Je ne pouvais pas jeter l'ancre car le bateau allait pivoter et s'échouer. Il a fallu 23 minutes à l'équipage pour trouver le fusible et le remplacer, 23 minutes pendant lesquelles je n'avais qu'un gouvernail pour contrôler le navire. Ça m'a paru des heures... »

Bateau-pilote d'Halifax presque achevé et celui de Saint John en cours de construction.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux Normes internationales d'information financière. Ils reposent sur les meilleures estimations et jugements de la direction lorsque cela est approprié. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de tenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu des informations financières exactes.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'informations financières et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les auditeurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 7 mars 2012

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui comprennent les états de la situation financière au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, et les états du résultat global, les états des variations des capitaux propres et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mes audits. J'ai effectué mes audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus dans le cadre de mes audits sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétrospective de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 16 afférente aux états financiers, les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont j'ai eu connaissance au cours de mes audits des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Pour le vérificateur général du Canada,

H McManaman

Heather McManaman, CA
directrice principale

Le 7 mars 2012
Halifax, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars canadiens)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
ACTIF			
Courant			
Trésorerie	3 356 $	3 675 $	771 $
Clients *(note 5)*	3 008	2 649	2 355
Charges payées d'avance	60	61	67
	6 424	6 388	3 193
Non courant			
Immobilisations incorporelles *(note 7)*	216	213	192
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes *(note 8)*	8 447	6 655	7 107
	8 663	6 868	7 299
	15 087 $	13 256 $	10 492 $
PASSIF			
Courant			
Fournisseurs et autres créditeurs *(note 5)*	1 995 $	1,753 $	1,119 $
Emprunts bancaires *(note 9)*	251	239	228
Indemnités de cessation d'emploi *(note 11)*	297	—	35
	2 543	1 992	1 382
Non courant			
Emprunts bancaires *(note 9)*	3 338	3 589	3 828
Indemnités de cessation d'emploi *(note 11)*	1 345	1 322	1 016
	4 683	4 911	4 844
	7 226	6 903	6 226
CAPITAUX PROPRES			
Résultats non distribués	7 861	6 353	4 266
	7, 861	6 353	4 266
	15 087 $	13 256 $	10 492 $

Engagements *(note 15)*

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par les membres de l'Administration et autorisé pour publication le 7 mars 2012 :

Membre

Membre

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercices clos le 31 décembre
(en milliers de dollars canadiens)

	2011	2010
PRODUITS		
Droits de pilotage *(note 12)*	21 975 $	21 435 $
Autres produits	64	149
	22 039	21 584
CHARGES		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	9 705	9 213
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	4 670	4 248
Salaires et avantages du personnel	1 587	1 483
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	1 228	1 223
Amortissement *(notes 7 et 8)*	893	880
Transports et déplacements	693	642
Services professionnels et spéciaux	480	449
Services publics, fournitures et approvisionnements	373	383
Locations	284	266
Frais de crédit	188	199
Formation	165	237
Communications	115	126
	20 381	19 349
Bénéfice de l'exercice	1 658	2 235
Autres pertes globales		
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	150	148
Autres éléments du résultat global	150	148
Résultat global	1 508 $	2 087 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Exercices clos le 31 décembre
(en milliers de dollars canadiens)

	2011	2010
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	6 353 $	4 266 $
Bénéfice de l'exercice	1 658	2 235
Autres éléments du résultat global	(150)	(148)
Résultat global total	1 508	2 087
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	7 861 $	6 353 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercices clos le 31 décembre
(en milliers de dollars canadiens)

	2011	2010
ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES		
Entrées de trésorerie – clients	**21 616 $**	21,141 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(12 363)**	(11,706)
Sorties de trésorerie – fournisseurs	**(6 639)**	(5 952)
Autres produits reçus	**64**	149
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**2 678**	3 632
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMEN		
Achats d'immobilisations incorporelles	**(48)**	(49)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	**(2 713)**	(448)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(2 761)**	(497)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement d'emprunts bancaires	**(239)**	(228)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**(239)**	(228)
(Diminution) augmentation de la trésorerie	**(322)**	2 907
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**3 678**	771
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**3 356 $**	3 678 $
INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES		
Frais de crédit payés	**188 $**	199 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(en milliers de dollars canadiens)

1. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. RÉGLEMENTATION DES DROITS DE PILOTAGE

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la *Gazette du Canada*, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé n'est pas dans l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faire enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans le cas où l'OTC recommande des droits de pilotage inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre les droits versés et les droits recommandés par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

a) Base d'évaluation

Les présents états financiers sont les premiers états financiers annuels de l'Administration qui sont préparés selon les Normes internationales d'information financière (IFRS), publiées par le Conseil des normes comptables (CNC). Les états financiers de l'Administration étaient préparés antérieurement selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR canadiens). La date de la transition est le 1er janvier 2010.

Puisqu'elle présente ses premiers états financiers IFRS, l'Administration a suivi les exigences de la norme relative à la Première application des IFRS (IFRS 1). Des informations plus détaillées sur l'incidence de la transition aux IFRS sont présentées à la note16.

Les états financiers étaient préparés selon la méthode de comptabilité au coût historique, à l'exception des avantages du personnel qui étaient évalués à la valeur actuarielle. Le coût historique est généralement fondé sur la juste valeur de la contrepartie des actifs.

Les méthodes énoncées ci-après ont été appliquées de la même manière pour toutes les périodes présentées à moins d'indications contraires de l'IFRS 1.

b) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de l'équipement ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

d) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes appropriés lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global.

e) Indemnités de cessation d'emploi (appelées antérieurement indemnités de départ)

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et est comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

f) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

h) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur sont jugées pertinentes pour l'Administration :

- IFRS 9, « Instruments financiers » (nouvelle)
- IFRS 13, « Évaluation de la juste valeur » (nouvelle)
- IAS 1, « Présentation des états financiers » (modifiée)
- IAS 19, « Avantages du personnel » (modifiée)

L'Administration n'a adopté aucune de ces normes nouvelles ou modifiées de manière anticipée. Elle évalue l'incidence que ces normes auront sur les états financiers.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des actifs incorporels sont présentées dans les notes 3c) et 3d).

5. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Aperçu

L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de taux d'intérêt.

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus de l'Administration pour évaluer et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont incluses dans les présents états financiers.

Les membres de l'Administration sont entièrement responsables de l'établissement et de la surveillance d'un cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont revus périodiquement afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration établit un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité de vérification encadre la manière dont la direction assure la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et il détermine si le cadre de gestion des risques est adéquat par rapport aux risques auxquels l'Administration est exposée. Pour appuyer le Comité de vérification à cet égard, des audits internes sont réalisés par des tiers externes, dans le cadre de contrats. Ces tiers effectuent les examens périodiques des contrôles et des procédures de gestion, et rendent compte de leurs résultats au Comité de vérification.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances clients de l'Administration.

La valeur comptable de la trésorerie et des créances clients représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

Les créances clients ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La Loi prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 3 008 $ au 31 décembre 2011 (2 649 $ au 31 décembre 2010; 2 355 $ au 1er janvier 2010). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2011, environ 87 % des créances clients (95 % au 31 décembre 2010; 92 % au 1er janvier 2010), selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 13 % d'entre elles (5 % au 31 décembre 2010; 8 % au 1er janvier 2010) étaient en souffrance depuis plus de 45 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes sur créances importantes. La provision pour créances douteuses s'établissait à 41 $ au 31 décembre 2011 (17 $ au 31 décembre 2010: 201 $ au 1er janvier 2010).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou défavorables, sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration s'efforce de disposer en tout temps des ressources nécessaires pour satisfaire aux charges d'exploitation prévues pour une période de 90 jours. Ces charges comprennent le service des obligations financières, mais excluent toute incidence possible de circonstances extrêmes qui ne peuvent être prévues de façon raisonnable, comme les désastres naturels. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 1 000 $ non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel.

La valeur comptable des créances clients et des autres créances de l'Administration s'établissait à 1 366 $ au 31 décembre 2011 (1 092 $ au 31 décembre 2010; 516 $ au 1er janvier 2010) et ces créances ont toutes des échéances inférieures à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 629 $ au 31 décembre 2011 (661 $ au 31 décembre 2010; 603 $ au 1er janvier 2010).

L'Administration a contracté des emprunts à vue auprès d'une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2011, ces emprunts totalisaient 3 589 $ (3 828 $ au 31 décembre 2010; 4 056 $ au 1er janvier 2010).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt, car les emprunts bancaires sont assortis d'un taux d'intérêt fixe qui ne peut être modifié sans pénalité financière entre les dates des échéances.

6. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les créances clients et les dettes fournisseurs sont engagées dans le cours normal des affaires et sont respectivement exigibles et payables sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur, car leur échéance est à court terme. La juste valeur des emprunts bancaires est présentée à la note 9.

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles de l'Administration, qui comprennent les logiciels acquis, s'établissaient comme suit au 31 décembre :

	2011	2010
Coût à l'ouverture de l'exercice	347 $	365 $
Développement	48	49
Sorties	(39)	(67)
Coût à l'ouverture de l'exercice	356	347
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(134)	(173)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	39	67
Amortissement de l'exercice	(45)	(28)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(140) $	(134) $
Valeur comptable à l'ouverture de l'exercice	213 $	192 $
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	216 $	213 $

Les immobilisations incorporelles n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2011 (perte nulle au 31 décembre 2010; perte nulle au 1er janvier).

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET BATEAUX-PILOTES

2011	Terrains	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	— $	6 301 $	2 055 $	277 $	1 405 $	205 $	439 $	759 $	168 $	11 609 $
Entrées	—	114	189	19	199	18	2 024	145	5	2,713
Sorties	—	(105)	(105)	—	(79)	(12)	—	(21)	—	(322)
Coût à la clôture de l'exercice	—	6 310	2 139	296	1 525	211	2 463	883	173	14 000
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	—	(2 080)	(995)	(203)	(933)	(174)	—	(419)	(150)	(4,954)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	—	96	64	—	57	12	—	20	—	249
Amortissement de l'exercice	—	(264)	(196)	(39)	(247)	(29)	—	(65)	(8)	(848)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	—	(2 248)	(1 127)	(242)	(1 123)	(191)	—	(464)	(158)	(5 553)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	— $	4 062 $	1 012 $	54 $	402 $	20 $	2 463 $	419 $	15 $	8 447 $

2010	Terrains	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	1 $	6 301 $	2 050 $	277 $	1 430 $	205 $	267 $	642 $	155 $	11 328 $
Entrées	—	43	8	—	—	—	172	212	13	448
Sorties	(1)	(43)	(3)		(25)		—	(95)	—	(167)
Coût à la clôture de l'exercice	—	6 301	2 055	277	1 405	205	439	759	168	11 609
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	—	(1 860)	(810)	(164)	(730)	(123)	—	(400)	(134)	(4 221)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	—	36	1	—	25	—	—	57	—	119
Amortissement de l'exercice	—	(256)	(186)	(39)	(228)	(51)	—	(76)	(16)	(852)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	— $	(2 080) $	(995) $	(203) $	(933) $	(174) $	— $	(419) $	(150) $	(4 954)
Valeur comptable à l'ouverture de l'exercice	1 $	4 441 $	1 240 $	113 $	700 $	82 $	267 $	242 $	21 $	7 107 $
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	— $	4 221 $	1 060 $	74 $	472 $	31 $	439 $	340 $	18 $	6 655 $

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2011 (perte nulle au 31 décembre 2010; perte nulle au 1er janvier 2010).

9. EMPRUNTS BANCAIRES

En 2007 et 2008, avec l'autorisation du ministre des Finances, l'Administration a emprunté 4 500 $ pour financer deux nouveaux bateaux-pilotes qui ont été construits au cours de cette période. Les emprunts sont amortis sur 15 ans, et portent intérêt à des taux fixes pour une période de 5 ans. À l'échéance de chaque période de cinq ans, le taux d'intérêt est négocié pour la période suivante. L'Administration a reçu par écrit de la banque la confirmation qu'elle n'appliquera pas son droit d'exiger un paiement avant le 31 décembre 2012, pourvu que l'Administration continue de respecter les conditions de remboursement des emprunts.

L'Administration a obtenu du ministre des Finances l'autorisation d'emprunter une somme additionnelle de 4 000 $ pour financer la construction de deux autres bateaux pilotes. La construction est en cours.

Au 31 décembre, les soldes des emprunts sont les suivants :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Emprunt à vue, remboursables par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,06 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er septembre 2012, non garanti	**2 370 $**	2 531 $	2 684 $
Emprunt à vue, remboursables par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,03 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er février 2013, non garanti	**1 219**	1 297	1 372
	3 589 $	3 828 $	4 056 $
Tranche à court terme	**251 $**	239 $	228 $
Tranche à long terme	**3 338**	3 589	3 828
	3 589 $	3 828 $	4 056 $

Au 31 décembre 2011, la juste valeur estimative des emprunts bancaires s'établit à 3 906 $ (4 039 $ au 31 décembre 2010; 4 355 $ au 1er janvier 2010). L'estimation est fondée sur les remboursements de capital futurs actualisés aux taux d'intérêt courants pour des emprunts semblables.

Les remboursements minimaux de capital qui restent à effectuer sont les suivants :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
2010	— $	— $	228 $
2011	—	239	239
2012	251	251	251
2013	265	265	265
2014	278	278	278
2015	293	293	293
2016 et par la suite	2 502	2 502	2 502
	3 589 $	3 828 $	4 056 $

L'Administration a une facilité de crédit opérationnelle d'un montant maximal de 1 000 $, portant intérêt à un taux ne dépassant pas le taux préférentiel de la banque. Elle n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2011 (néant au 31 décembre 2010; néant au 1er janvier 2010). Elle est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

10. RÉGIME DE RETRAITE

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations que l'employeur doit verser suivant un multiple des cotisations des salariés. Le taux général de cotisation en vigueur à la clôture de l'exercice était de 1,86 fois la cotisation des salariés (1,94 fois au 31 décembre 2010; 1,94 fois au 1er janvier 2010) jusqu'à un seuil salarial défini. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 9,5 fois la cotisation de l'employé (8,9 fois au 31 décembre 2010; 8,9 fois au 1er janvier 2010). Les cotisations totales de 1 067 $ (1 040 $ en 2010) ont été passées en charges dans l'exercice.

La loi oblige le gouvernement du Canada à verser les prestations au titre du Régime. Les prestations de retraite sont généralement acquises pour une période maximale de 35 ans au taux annuel de 2 % multiplié par le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de service validable. Les prestations sont coordonnées avec le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec et sont indexées au taux d'inflation.

Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2011	2010
Cotisations de l'Administration	1,067 $	1,040 $
Cotisations des employés	559 $	518 $

11. INDEMNITÉS DE CESSATION D'EMPLOI

Tous les salariés actifs ont droit à des indemnités de cessation d'emploi en vertu des diverses conventions collectives ou des contrats de travail. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc aucun actif. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des prestations définies. Les informations sur ce régime, au 31 décembre, sont présentées comme suit :

	2011	2010
Oligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	1 322 $	1 051 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	261	158
Indemnités versées au cours de l'exercice	(91)	(35)
Pertes actuarielles :		
Diminution du taux d'actualisation	129	114
Pertes liées à l'expérience	21	34
Oligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	1 642 $	1 322 $
Partie courante	297 $	— $
Partie non courante	1 345	1 322
	1 642 $	1 322 $

L'évaluation a été effectuée selon la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, l'obligation au titre des prestations définies correspond à la valeur actualisée de toutes les indemnités futures, compte tenu des hypothèses décrites ci après, multipliée par le ratio du service du salarié à la date de l'évaluation au service total à la date de sortie présumée. Le coût des services rendus au cours d'une période correspond à la valeur actualisée des indemnités attribuée aux services rendus par les salariés au cours de cette période. Ces coûts sont inclus dans l'état du résultat global de l'exercice clos le 31 décembre 2011 et s'établissent à 137 $ (120 $ au 31 décembre 2010) au poste des honoraires, salaires et avantages des pilotes, à 110 $ (27 $ au 31 décembre 2010) au poste des salaires et avantages du personnel, et à 14 $ (11 $ au 31 décembre 2010) au poste des salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes. Les pertes actuarielles cumulées comptabilisées dans les autres éléments du résultat global s'établissent à 298 $ au 31 décembre 2011 (148 $ au 31 décembre 2010; nulles au 1er janvier 2010).

Le 30 novembre 2011, le Conseil d'administration de l'Administration a modifié une directive sur les indemnités de cessation d'emploi applicable à tous les postes qui ne sont pas visés par une convention collective. Selon les nouvelles dispositions, le personnel exclu ne pourra plus accumuler ces indemnités payables au départ à la retraite ou à la démission. Le personnel exclu s'est vu offrir l'option de recevoir un paiement forfaitaire égal aux indemnités de départ constituées, d'attendre de recevoir les indemnités de départ constituées à cette date lors du départ à la retraite ou de la démission, au salaire en vigueur alors, ou une combinaison de ces options.

Hypothèses actuarielles – Facteurs économiques

Date de l'évaluation	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Taux d'actualisation	**5,0 % (coût)** **4,0 % (obligation)**	6,0 % (coût) 5,0 % (obligation)	6,0 % (coût) 6,0 % (obligation)
Augmentations annuelles moyennes à long terme des salaires	**2,75 %**	2,75 %	2,75 %
Taux général d'inflation	**2,25 %**	2,25 %	2,25 %

Hypothèses actuarielles – Facteurs démographiques

Mortalité		Projection du tableau des pensionnés non assurés de 1994 à 2020 au moyen de l'échelle AA (UP94@2020) selon le sexe		
Âge de la retraite		33,33 % à 60 ans, le reste à 65 ans		
Départ (démission)	Pilotes	Aucun		
	Autres que pilotes	0 – 10 ans de service : 3,0 % par année jusqu'à 55 ans 10 + années de service : 1,5 % par année jusqu'à 55 ans		
Règlement choisi pour les indemnités de cessation d'emploi constituées	Personnel administratif	Tous les membres choisiront de recevoir le paiement complet en 2012 des semaines accumulées au 31 décembre 2011		
	Personnel non administratif	Aucun membre ne choisira de recevoir un paiement en 2012		

12. DROITS DE PILOTAGE

En 2011, l'Administration a maintenu le droit supplémentaire pour le remplacement de bateaux-pilotes pour les ports de Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Ce droit supplémentaire servira à acquitter les coûts de conception initiale et de construction de nouveaux bateaux-pilotes pour chaque port. Il est entré en vigueur le 28 juillet 2008 et l'est demeuré jusqu'au 31 décembre 2011.

	2011	2010
Droits de pilotage	**20 595 $**	20 227 $
Frais de carburant	**1,020**	843
Droit supplémentaire pour le remplacement de bateaux-pilotes		
Halifax (67 $ par affectation)	**197**	203
Saint John (100 $ par affectation)	**163**	162
Total des droits de pilotage	**21 975 $**	21 435 $
Solde disponible provenant des droits supplémentaires à l'ouverture de l'exercice	**462 $**	269 $
Droits pour le remplacement de bateaux-pilotes de l'exercice	**360**	365
Coûts de conception initiale et de construction de l'exercice	**(822)**	(172)
Solde disponible provenant des droits supplémentaires à la clôture de l'exercice	**— $**	462 $

13. GESTION DU CAPITAL

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, qui comprennent les résultats non distribués. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La LGFP permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, ou par une province ou une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, de ses charges, de son actif, de son passif et de ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficience. Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes opérationnelles possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de cessation d'emploi.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est rajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou rajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition du capital ni à ses objectifs, ses politiques et ses processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

14. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

a) Transactions commerciales

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Les montants de ces transactions ne sont pas importants et n'ont aucune répercussion significative sur les états financiers.

b) Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération des membres du Conseil et des principaux dirigeants au cours des exercices clos les 31 décembre 2011 et 2010 comprend ce qui suit :

Rémunération des principaux dirigeants	**2011**	2010
Avantages à court terme, tels que les salaires	**424 $**	437 $
Régime de retraite	**88**	87
Indemnités de cessation d'emploi	**77**	17
	589 $	541 $
Rémunération des membres du Conseil		
Acompte	**24 $**	24 $
Indemnité journalière	**45**	44
	69 $	68 $

Un membre du Conseil était un pilote contractuel avant sa nomination au Conseil en 2009. Ce membre a continué d'offrir des services de pilotage à contrat et a gagné 60 $ en droits de pilotage en 2011 (12 $ en 2010).

c) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime, tandis que le gouvernement du Canada est tenu par la loi d'assumer le paiement des prestations aux termes du Régime (note 10).

15. ENGAGEMENTS

L'Administration a conclu des contrats pour la construction de nouveaux bateaux-pilotes et pour des services de bateaux-pilotes pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
2010	**— $**	— $	1 613 $
2011	**—**	1 201	—
2012	**3 952**	—	—
2013	**231**	—	—
	4 183 $	1 201 $	1 613 $

L'Administration a également des obligations qui découlent de contrats de location-exploitation de bureaux, d'équipement et de quai pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
2010	**— $**	— $	214 $
2011	**—**	250	168
2012	**211**	195	167
2013	**161**	156	144
2014	**154**	149	144
2015	**149**	147	144
2016 et par la suite	**211**	208	204
	886 $	1 105 $	1 185 $

16. PREMIÈRE APPLICATION DES IFRS

L'Administration a adopté les IFRS le 1er janvier 2011 et sa date de transition est le 1er janvier 2010. La norme IFRS 1, « Première application des Normes internationales d'information financière », fournit des indications quant à la première application des IFRS. L'IFRS 1 exige l'application rétrospective des normes à l'état de la situation financière transitoire ainsi que la comptabilisation de tous les ajustements apportés aux actifs et aux passifs en résultats non distribués à moins que certaines exemptions n'aient été appliquées.

L'Administration a appliqué les exemptions suivantes à son état de la situation financière d'ouverture :

Avantages du personnel (IAS 19)

L'Administration a choisi d'appliquer l'exemption prévue par l'IFRS 1 pour la présentation de certaines informations sur les avantages du personnel. Cette exemption permet à l'Administration de présenter l'historique de ses obligations au titre des prestations définies et ses ajustements liés à l'expérience à compter de la date de transition aux IFRS plutôt que l'historique de cinq ans exigé autrement par la norme IAS 19.

L'Administration a choisi d'appliquer l'exemption prévue par l'IFRS 1 pour la présentation des gains et des pertes à la transition et de les constater dans les résultats non distribués. Elle a aussi choisi, selon l'IAS 19, de constater les gains et les pertes au cours des exercices ultérieurs à l'extérieur du résultat net, dans les autres éléments du résultat global.

Coûts d'emprunt (IAS 23)

Conformément à l'IFRS 1, l'Administration a choisi d'appliquer prospectivement l'IAS 23 à compter du 1er janvier 2010. Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié seront incorporés au coût initial de l'actif.

L'IFRS 1 présente aussi des directives qui doivent être suivies lors de la première application des IFRS dans certains cas. L'Administration a appliqué les directives suivantes à son état de la situation financière d'ouverture du 1er janvier 2010 :

Exigences de décomptabilisation de l'IAS 39

Conformément à l'IFRS 1, l'Administration a appliqué prospectivement à la date de transition les exigences de décomptabilisation de l'IAS 39.

Estimations

L'IFRS 1 exige que les estimations établies selon les IFRS par une entité à la date de transition aux IFRS soient cohérentes avec les estimations établies à la même date selon le référentiel comptable antérieur (PCGR), sauf si des éléments probants objectifs montrent que ces dernières estimations étaient erronées. Les estimations établies selon les IFRS par l'Administration au 1er janvier 2010 sont conformes à ses estimations établies selon les PCGR canadiens pour la même date.

Les IFRS utilisent un cadre conceptuel qui est semblable aux PCGR canadiens. Cependant, des différences importantes existent à certains égards pour ce qui est de la constatation, de l'évaluation et des informations à fournir. Bien qu'elle n'ait pas eu d'effet sur les flux de trésorerie de l'Administration, l'adoption des IFRS a entraîné des changements sur la situation financière et les résultats opérationnels présentés. Afin de permettre aux utilisateurs de ses états financiers de mieux comprendre ces changements, l'Administration présente ci-après des rapprochements de l'état de la situation financière d'ouverture et de l'état des variations des capitaux propres au 1er janvier 2010, et des états du résultat global et de la situation financière pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 préparés selon les PCGR canadiens et selon les IFRS, accompagnés d'explications sur les ajustements transitoires qui en résultent.

Rapprochement de l'état de la situation financière au 1er janvier 2010, préparé selon les PCGR canadiens et selon les IFRS :

		1er janvier 2010		
(en milliers de dollars canadiens)	Notes*	PCGR canadiens**	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actif				
Courant				
Trésorerie		771 $	— $	771 $
Clients		2 355	—	2 355
Charges payées d'avance		67	—	67
		3 193	—	3 193
Non courant				
Actifs incorporels		192	—	192
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	A	7 891	(784)	7 107
		8 083	(784)	7 299
		11 276 $	(784) $	10 492 $
Passif				
Courant				
Fournisseurs et autres créditeurs		1 119 $	— $	1 119 $
Emprunts bancaires		228	—	228
Indemnités de cessation d'emploi		35	—	35
		1 382	—	1 382
Non courant				
Emprunts bancaires		3 828	—	3 828
Indemnités de cessation d'emploi	B	1 225	(209)	1 016
		5 053	(209)	4 844
		6 435	(209)	6 226
Capitaux propres				
Capital d'apport	C	2 305	(2,305)	—
Résultats non distribués	A,B,C	2 536	1 730	4 266
		4 841	(575)	4 266
		11 276 $	(784) $	10 492 $

* *Les notes afférentes aux rapprochements présentent des explications sur les ajustements transitoires apportés à l'actif non courant, au passif non courant et aux capitaux propres pour 2010.*

** *Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée en 2011.*

Rapprochement de l'état des variations des capitaux propres au 1er janvier 2010, préparé selon les PCGR canadiens et selon les IFRS :

(en milliers de dollars canadiens)	Notes *	Capital d'apport	Résultats non distribués	Total des capitaux propres
Solde selon les PCGR CA au 1er janvier 2010		2 305 $	2 536 $	4 841 $
Ajustement selon les IFRS				
IAS 16 - Immobilisations corporelles	A	—	(784)	(784)
IAS 19 - Avantages du personnel	B	—	209	209
IFRS 1 - Première application	C	(2 305)	2 305	—
Solde selon les IFRS au 1er janvier 2010		— $	4 266 $	4 266 $

* *Les notes afférentes aux rapprochements présentent des explications sur les ajustements transitoires apportés au résultat global pour 2010.*

Rapprochement de l'état des résultats et de l'état du résultat global, préparé selon les PCGR canadiens et selon les IFRS pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 :

		31 décembre 2010		
(en milliers de dollars canadiens)	Notes*	PCGR canadiens**	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Produits				
Droits de pilotage		21 435 $	— $	21 435 $
Produits de placement et autres produits		149	—	149
		21 584	—	21 584
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	B	9 298	(85)	9 213
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	A	4 281	(33)	4 248
Salaires et avantages du personnel	B	1 503	(20)	1 483
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	B	1 231	(8)	1 223
Transports et déplacements		642	—	642
Amortissement	A	593	287	880
Services professionnels et spéciaux		449	—	449
Services publics, fournitures et approvisionnements		383	—	383
Locations		266	—	266
Formation		237	—	237
Frais de crédit		199	—	199
Communications		126	—	126
		19 208	141	19 349
Bénéfice		2 376	(141)	2 235
Autres pertes globales				
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	B	—	148	148
Autres éléments du résultat global		—	148	148
Résultat global		2 376 $	(289) $	2 087 $

* *Les notes afférentes aux rapprochements présentent des explications sur les ajustements transitoires apportés au résultat global pour 2010.*

** *Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée en 2011.*

Rapprochement de l'état de la situation financière, préparé selon les PCGR canadiens et selon les IFRS au 31 décembre 2010 :

		31 décembre 2010		
(en milliers de dollars canadiens)	Notes*	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actif				
Courant				
Trésorerie		3 678 $	— $	3 678 $
Clients		2 649	—	2 649
Charges payées d'avance		61	—	61
		6 388	—	6 388
Non courant				
Immobilisations incorporelles		213	—	213
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	A	7 693	(1 038)	6 655
		7 906	(1 038)	6 868
		14 294 $	(1 038) $	13 256 $
Passif				
Courant				
Fournisseurs et autres créditeurs		1 753 $	— $	1 753 $
Emprunts bancaires		239	—	239
		1 992	—	1 992
Non courant				
Emprunts bancaires		3 589	—	3 589
Indemnités de cessation d'emploi	B	1 496	(174)	1 322
		5 085	(174)	4 911
		7 077	(174)	6 903
Capitaux propres				
Capital d'apport	C	2 305	(2 305)	—
Résultats non distribués	A,B,C	4 912	1 441	6 353
		7 217	(864)	6 353
		14 294 $	(1 038) $	13 256 $

* *Les notes afférentes aux rapprochements présentent des explications sur les ajustements transitoires apportés à l'actif non courant, au passif non courant et aux capitaux propres pour 2010.*

Rapprochement de l'état des variations des capitaux propres, préparé selon les PCGR canadiens et selon les IFRS au 31 décembre 2010 :

(en milliers de dollars canadiens)	Notes *	Capital d'apport	Résultats non distribués	Total des capitaux propres
Solde selon les PCGR CA au 31 décembre 2010		2 305 $	4 912 $	7 217 $
Ajustements selon les IFRS				
IAS 16 - Immobilisations corporelles	A	—	(1 038)	(1 038)
IAS 19 - Avantages du personnel	B	—	174	174
IFRS 1 - Première application	C	(2 305)	2 305	—
Solde selon les IFRS au 31 décembre 2010		— $	6 353 $	6 353 $

* *Les notes afférentes aux rapprochements présentent des explications sur les ajustements transitoires apportés au résultat global pour 2010.*

Rapprochement de l'état des flux de trésorerie, préparé selon les PCGR canadiens et selon les IFRS pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 :

		31 décembre 2010		
(en milliers de dollars canadiens)	Notes*	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients		21 141 $	— $	21 141 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés		(11 706)	—	(11 706)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	A	(5 994)	42	(5 952)
Autres produits reçus		149	—	149
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles		3 590	42	3 632
Activités d'investissement				
Achat d'immobilisations incorporelles		(49)	—	(49)
Achat d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	A	(406)	(42)	(448)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement		(455)	(42)	(497)
Activités de financement				
Remboursement d'emprunts bancaires		(228)	—	(228)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement		(228)	—	(228)
Augmentation de la trésorerie		2 907	—	2 907
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice		771	—	771
Trésorerie à la clôture de l'exercice		3 678 $	— $	3 678 $
Informations supplémentaires				
Frais de crédit payés		199 $	— $	199 $

* *Les notes afférentes aux rapprochements présentent des explications sur les ajustements transitoires apportés au résultat global pour 2010.*

(A) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

L'Administration a choisi pour la transition d'utiliser le coût historique pour l'évaluation des immobilisations corporelles et des bateaux-pilotes. Les documents disponibles pour chaque actif important à compter de l'achat ont permis à l'Administration de déterminer les valeurs comptables selon les IFRS. Le montant cumulé des ajustements des valeurs comptables présentées selon le référentiel comptable antérieur (PCGR canadiens) au 31 décembre 2009 était une diminution de 784 $. Cette charge a été comptabilisée directement en résultats non distribués.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2010, l'amortissement selon les IFRS était de 287 $ plus élevé, car l'application du paragraphe 43 de l'IAS 16, selon lequel « chaque partie d'une immobilisation corporelle ayant un coût significatif par rapport au coût total de l'élément doit être amortie séparément », a eu pour effet d'accélérer l'amortissement utilisé selon les PCGR canadiens. L'application de cette norme a permis à l'Administration d'inscrire 42 $ à l'actif pour les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes, montant qui avait été passé en charges au poste des frais d'exploitation des bateaux-pilotes. Une perte additionnelle à la sortie d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes de 9 $ a été constatée en résultat selon les IFRS au poste des frais d'exploitation des bateaux-pilotes.

(B) Indemnités de cessation d'emploi

Les IFRS précisent, au paragraphe 139 de l'IAS 19, que « lorsque les indemnités de fin de contrat de travail sont exigibles plus de douze mois après la date de clôture, elles doivent être actualisées, par application du taux d'actualisation défini au paragraphe 78 ». Le paragraphe 78 de l'IAS 19 indique que le taux d'actualisation est « déterminé par référence aux taux de rendement, à la fin de la période de présentation de l'information financière, du marché des obligations de sociétés de première catégorie ».

L'Administration s'est servie des taux des obligations du gouvernement du Canada pour l'actualisation de ces obligations des périodes futures selon les PCGR canadiens. Les ajustements transitoires aux IFRS liés à la variation du taux d'actualisation et aux pertes actuarielles ont entraîné une réduction du passif non courant de 209 $ au 31 décembre 2009 qui a été porté au crédit des résultats non distribués.

L'application de l'IAS 19 au 31 décembre 2010 a eu pour effet de réduire de 113 $ le coût constaté au titre des indemnités de cessation d'emploi selon les PCGR canadiens. Une perte pour les exercices futurs de 148 $ a été portée au débit des résultats non distribués.

(C) Capital d'apport

Le capital d'apport correspondait au coût historique estimatif des immobilisations corporelles cédées par le Canada lors de l'établissement de l'Administration et des immobilisations corporelles financées au moyen de crédits parlementaires. En application de l'IFRS 1, « Première applications des Normes internationales d'information financière », l'Administration a viré la somme de 2 305 $ qui était présentée comme capital d'apport en vertu des PCGR canadiens aux résultats non distribués selon les IFRS.